U. O R. | „BIBLIOTECA URBANISTICA | No. 33

RIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREŞTI
OMITETUL DE LUCRU AL PLANULUI DE SISTEMATIZARE

PLANUL DIRECTOR
DE
SISTEMATIZARE

REZUMAT AL MEMORIULUI JUSTIFICATIV

ÎNTOCMIT DE:

Arh. DUILIU MARCU
Arh. G. M. CANTACUZINO
Arh. R. BOLOMEY
Arh. I. DAVIDESCU
Ing. T. RĂDULESCU

INSTITUTUL URBANISTIC AL ROMANIEI, BUCUREŞTI I
STR. N. FILIPESCU 23.

U. O. R. | „BIBLIOTECA URBANISTICA" | No. 33

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREŞTI

PLANUL DIRECTOR DE SISTEMATIZARE

REZUMAT AL MEMORIULUI JUSTIFICATIV

ÎNTOCMIT DE:

Arh. DUILIU MARCU
Arh. G. M. CANTACUZINO
Arh. R. BOLOMEY
Arh. I. DAVIDESCU
Ing. T. RĂDULESCU

INSTITUTUL URBANISTIC AL ROMANIEI, BUCUREŞTI I.
STR. N. FILIPESCU 23.



INTRODUCERE

La primăria Municipiului Bucureşti funcţionează încă din anul 1928, «Comisiunea de Sistematizare», care are însărcinarea legală de a da directive pentru întocmirea planului general de sistematizare. Deoarece comisiunea are un număr mare de membri (numărul lor a variat între 20—28 persoane), iar lucrările ei, până în anul 1934 au constat mai mult din discuţiuni, fără a se transpune într'un proect acceptabil, actuala administraţie comunală a format din sânul comisiunei, un comitet restrâns, numit «Comitetul de Lucru», având însărcinarea de a întocmi *planul director de sistematizate*, adică un plan general, care să prevadă în linii mari, amenajarea viitoare a întregului teren până la linia ferată a forturilor.

«Comitetul de Lucru», compus din d-nii: arhitecţi Duiliu Marcu, G. M. Cantacuzino, R. Bolomey, I. Davidescu şi ing. T. Rădulescu, a întocmit acest proect şi l-a predat la finele anului 1934.

Cu tot timpul limitat şi cu planurile oraşului neţinute la zi, comitetul a prezentat o lucrare voluminoasă compusă din 51 planşe şi un memoriu justificativ şi explicativ, prin care caută să soluţioneze cele mai importante probleme ale desvoltării capitalei ţărei pe o perioadă de 40—50 ani.

Cele ce urmează constituesc un rezumat al memoriului justificativ al planului director de sistematizare.

I. CONSIDERAȚIUNI GENERALE

> Cities exist for men, and not men for the city. Men means the mass of men and not the few. The young are more important than the old.
>
> *John Nolen.*

> Orașele sunt făcute pentru oameni iar nu oamenii pentru orașe. Oamenii înseamnă massele mari, iar nu cei puțini. Cei tineri sunt mai importanți de cât cei în vârstă.

Orașul nostru se găsește astăzi într-o perioadă de completă prefacere.

In anul 1824 avea 100.000 locuitori, în anul *1912* avea *341.321* locuitori; în 1930 aglomerațiunea număra 631.288 locuitori din care 564.575 în oraș și 66.713 în suburbane.

Suprafața acoperită cu clădiri în oraș în anul 1911, era circa 3000 hectare; suprafața orașului după limitele stabilite prin lege, este astăzi de cca. 6900 hectare, la care se mai adaogă circa 2200 hectare suprafața vetrelor de sat ale suburbanelor.

După războì s'a construit enorm. Se evaluează la 2.300.000.000 lei capitalul învestit în clădiri în anul 1931, iar dela 1919 la 1931 la 37 miliarde. In

ultimii ani însă, campaniile de construcţii au fost mai intense de cât ori când. Niciodată nu s'a construit în Bucureşti aşa de mult şi clădiri aşa de mari.

Suntem martorii celei mai rapide şi mai vertiginoase epoci de desvoltare pe care a avut-o vreodată oraşul, dela înfiinţarea lui.

Putem spune că acum se construeşte oraşul, acum îşi face osatura pe care nu i-o va mai putea schimba nimenea, acum ia forma definitivă.

Vom lăsa ca structura aceasta definitivă să ia fiinţă la întâmplare, sau o vom organiza?

De sigur că trebue să ghidăm desvoltarea oraşului, că trebue să prevedem, că trebue să avem un plan, astfel ca oraşul să devină un organism, care să satisfacă tuturor cerinţelor vieţii urbane moderne: igienă, confort, estetică, etc.

Planul de sistematizare este pentru oraş, ceea ce este planul de construcţie pentru o casă. După cum nu putem lăsa zidarii, tâmplarii, tinichigii, instalatorii, să lucreze fiecare după inspiraţia proprie, tot aşa nu putem lăsa zecile şi sutele de mii de cetăţeni să clădească casele după bunul lor plac, ci este absolut necesar să existe un plan conducător al des-

Ce urmărim prin planul de sistematizare?

El nu trebue confundat cu planul de alinieri, care este numai una din părţile componente ale planului general.

Vom arăta câteva din obiectivele cele mai importante.

1. Oraşul e făcut pentru oameni, nu oamenii pentru oraş.

Locuitorii oraşului trebue să trăiască.

Pentru aceasta le trebue mijloace de existenţă.

Pentru aceasta ei trebue să muncească şi să producă.

Ce produce oraşul?

In afară de funcţionărimea dela stat, judeţ, comună, în afară de liber-profesionişti, în afară de rentieri, există marea masă a populaţiei, care nu poate trăi de cât din industrie şi comerţ. Acestea sunt ramurile de activitate caracteristice populaţiei urbane.

Acestea fac bogăţia oraşului.

Oraşul trebue să fie bogat.

Pentru aceasta, primul obiectiv de urmărit prin plan, este ca populaţia să poată munci în condiţiuni cât mai bune. Să se prevadă amenajările necesare ridicării economice, locuri special *amenajate* şi *înzestrate* pentru industrie şi comerţ, bune căi de comunicaţii în interiorul oraşului, bune căi de comunicaţii cu regiunea înconjurătoare de unde se face aprovizionarea, bune căi de comunicaţii cu ţara şi cu străinătatea.

2. Populaţia trebue să fie sănătoasă şi viguroasă.

Pentru aceasta are nevoe de locuinţe higienice, are nevoe de aer, lumină, soare.

Nu numai populaţia înstărită, ci massa populaţiei.

Viaţa în oraşele mari şi înghesuite este prin sine însăşi nesănătoasă: familiile care timp de 4 generaţii trăesc numai în oraş, degenerează şi se sting.

Planul de sistematizare trebue să regulamenteze construcţia de locuinţe sănătoase, cum regulamentează fabricaţia pâinei; ambele sunt obiecte de primă necesitate.

Planul trebue să prevadă. şi prevede, locuri de recreaţie în aer liber, parcuri, grădini, terenuri de sport, terenuri de joc pentru copii mari şi mici, aşe-

zate la distanțe convenabile de locuințe ca să fie la îndemâna populației.

In plus, amenajarea pădurilor şi lacurilor dela marginea aglomerațiunei, împăduriri noi, parcuri noi în apropierea orașului şi la depărtări mai mari.

3. Oraşul să fie frumos, ca să fie iubit şi dorit, ca populația să se simtă mândră de el şi invidiată.

4. Oraşul să devină o adevărată capitală, capitală a unei țări de 20 milioane locuitori.

Este de interes național să avem o capitală impunătoare.

Amenajarea Bucuretşilor nu e o problemă comunală oare-care, ci o problemă de stat, o problemă națională.

5. Oraşul există; nu-l înființăm noi acum. Dar a fost croit în timpuri când nu apăruseră invențiile moderne, care au schimbat totul. Inainte, circulația era redusă şi ca viteză şi ca volum, pentrucă cea mai mare parte din populație îşi avea ocupația la un loc cu locuința. Vehiculele circulau cu maximum 10—15 km. pe oră. Astăzi cei mai mulți locuitori fac cel puțin patru drumuri pe zi, iar viteza este incomparabil mai mare.

Oraşul existent trebue adaptat noilor cerințe, dar fără a fi dărâmat şi reclădit; de aceia noi nu propunem soluții extremiste sau de avant-gardă. Noi ne-am propus a schimba din oraş numai acele lucruri pe care suntem forțați să le schimbăm. Insă partea nouă a oraşului, aceea care ia naştere sub ochii noştri, aceea va trebui să poarte pecetia epocei noastre şi într'acolo trebuesc îndreptate sforțările principale.

Noi am constatat însă că tocmai aici s'a greşit până acum, căci extraordinara creştere pe care a avut-o aglomerațiunea în ultimele decenii, s'a făcut la voia

întâmplării, construindu-se dincolo de marginea orașului *peste o mie de hectare de teren nou*, fără nici un plan, fără nici o autorizație, ci numai după bunul plac al parcelatorilor.

In totdeauna interesul particular a nesocotit interesele generale.

Prin planul de alinieri, care a fost în vigoare până acum ,s'a voit să se îndrepte toate străzile existente, ceeace a constituit o profundă eroare, care s'a tradus în jertfe însemnate din partea cetățenilor, fără vreun folos urbanistic apreciabil.

Noi părăsim complect sistemul acesta și propunem anularea acelui plan în părțile în care nu a fost încă realizat și socotim necesar ca toate eforturile să fie concentrate la înființarea unei bune rețele de artere de circulație și un sistem de spații libere, expropriind ce va fi necesar pentru realizarea acestora iar restul proprietăților îl lăsăm cum este, stabilind numai pe ce aliniere să se așeze construcțiile viitoare.

II. CONȚINUTUL PROECTULUI

Nu pretindem ca lucrarea noastră să fie nici perfectă, nici fără unele omisiuni. Timpul ce ni s'a dat a fost limitat și a trebuit să ne ocupăm totodată și de rezolvarea a diferite lucrări urgente în legătură cu planul de sistematizare, cerute de administrația comunală. Lipsa unui program studiat mai dinainte ne-a obligat să reluăm toate problemele dela început. In aceste împrejurări în care am lucrat, împreună cu ajutoarele noastre, am încercat să facem operă utilă, în dorința sinceră de a înzestra capitala țării cu un proect de sistematizare cât mai bun.

Planul director de sistematizare pe care-l prezentăm, prevede următoarele:

1. Soluțiuni pentru delimitare, în scop de a opri întinderea nemăsurată a aglomerațiunei. Printr'un plan de «utilizarea terenului» (sau de zonificare), s'a prevăzut modul cum urmează să fie întrebuințat în viitor întregul teren până la forturi, stabilindu-se zonele rezervate construcțiilor şi zonele non aedificandi, adică unde nu se permit construcții.

2. Propuneri pentru soluționarea problemei locuințelor, în special pentru populația foarte săracă.

3. Impărțirea în zone şi clase de consrtucțiuni. S'au prevăzut zone de locuințe, zone comerciale, zone industriale, etc. şi diferite clase de construcțiuni, după numărul etajelor permise şi după procentul între suprafața construită şi suprafața rezervată curților.

Aceste împărțiri formează scheletul noului regulament de construcții şi alinieri.

4. Un întreg sistem de parcuri şi grădini (spații verzi), terenuri de sport şi jocuri, pentru adulți, copii mari şi copii mici, ținând seama şi de asanarea lacurilor din nordul oraşului, păstrarea pădurilor existente şi înființarea altor noi şi amenajarea împrejurimilor.

5. Sistemul de căi ferate şi gări de persoane şi mărfuri.

6. Terenuri de aviație; chestiunea canalului navigabil şi portul capitalei.

7. Circulația pe şosele şi străzi cu un întreg sistem de noi artere de circulație şi scheletul noului plan de alinieri.

8. Monumentele şi clădirile publice de înființat şi amenajarea terenurilor respective.

9. Intocmiri sanitare cu aşezămintele spitaliceşti necesare oraşului. Propuneri relative la viitoare cimitire mari, aşezate în afara aglomeraţiunei.

10. Aprovizionarea capitalei în legătură cu problema halelor, antrepozitelor, târgurilor de furaje lemne de foc, cereale, vite, etc.

11. Alimentarea cu apă, evacuarea gunoaelor şi a apelor uzate.

12. Estetica oraşului, personalitatea Bucureştiului, aspectul pieţelor publice, bulevardele, punerea în valoare a elementelor naturale.

13. Studii de detaliu la diferite pieţe, bulevarde, parcuri.

14. Punerea în valoare a monumentelor istorice.

15. Măsuri de aplicare, principiile de prevăzut în legea de aplicare a planului, plus-valuta, comasarea, cotizaţiunile riveranilor, fonduri, contribuţia statului.

In total s'au întocmit 51 planşe.

III. DELIMITAREA

Problema constă în a delimita zonele până unde să se întindă aglomeraţiunea şi a găsi mijloace de a opri efectiv întinderea mai departe. Avem astăzi circa 7200 hctare suprafaţa oraşului cuprins între limitele prevăzute prin legea din 1929 şi circa 36.000 hectare până la forturi. Pentru a ne da seama de ce însemnează această suprafaţă, vom aminti că Parisul are o suprafaţă de circa 8000 hectare, iar departamentul Senei are 40.000 hectare. Aglomeraţiunea bucureşteană are o întindere prea mare faţă de suprafaţa sa. La fiecare hectar de suprafaţă corespund

circa 75 locuitori pe când în Paris, de exemplu, corespund circa 350 locuitori. Rezultă că cheltuelile edilitare pe unitate de suprafaţă sunt acoperite în Bucureşti de un număr de contribuabili de 5 ori mai mic de cât în Paris, şi că deci veniturile Bucureştiului ar fi (la sarcini egale) de 5 ori mai mici ca ale Parisului. Din punctul de vedere al higienei o densitate mică este de dorit numai în cazul când oraşul este bine organizat şi distribuit, astfel ca la suprafaţa totală să corespundă o lungime şi o suprafaţă de străzi cât mai redusă pentru a micşora echeltuelile edilitare.

Aceasta nu este cazul în Bucureşti care are densitate de populaţie mică dar străzi nenumărate şi locuinţe cu curţi foarte adesea insifuciente.

Consecinţa întinderii prea mari a aglomeraţiunei este: risipa de străzi, de pavaje, de teren, de timp, de energie şi ca urmare lucrări edilitare rudimentare sau absente, circulaţie anevoioasă, lipsă de confort, activitate deficitară, sărăcie!

Din punct de vedere urbanistic, interesează foarte puţin limitele administrative între oraş şi suburbane, pentru că ori de care unitate administrativă va depinde o localitate, ea tot trebue amenajată, înzestrată, urbanizată. Apoi, suburbanele nu sînt, în cea mai mare parte, de cât prelungiri ale oraşului, fără nici un spaţiu despărţitor. Sate distincte sunt numai câteva, ca Pantelimon, Dudeşti, Popeşti-Leordeni, Roşu, cu o populaţie de agricultori şi lăptari a cărei creştere este relativ redusă.

Cele mai importante suburbane sunt acelea care fac corp comun cu oraşul, ca Principele Nicolae, Şerban-Vodă, Lupeasca, Marele Voevod Mihai, Gri-

viţa, cu o populaţie de lucrători, meseriaşi, mici funcţionari, etc.

Acestea sunt mai mari; unele au peste 10.000 locuitori (Şerban-Vodă, Lupeasca). Ele cresc mult mai repede, şi sunt compuse aproape exclusiv din parcelări neautorizate, iar casele se construesc mai mult prin contravenţie de cât cu autorizaţie.

Dela 1894 la 1911, creşterea suprafeţei construite a oraşului a mers relativ încet; dela 2.710 hectare acoperite cu construcţii, a crescut cu circa 87 hectare.

Dela 1911 până la 1927, s'au mai acoperit cu construcţii încă 940 hectare din terenurile virane din oraş, ajungând în total la 3.740 hectare; dela 1927 până astăzi s'au mai construit încă 120 hectare, adică toteal 3860 hectare.

Toate aceste cifre se referă numai la suprafeţele acoperite cu construcţii situate în oraş (limita legală a oraşului cuprinde o suprafaţă de circa 6.900 hectare, în care sunt cuprinse şi lacurile, parcurile, moşia Herăstrău şi alte terenuri mari, care nu au construcţii pe ele).

Dar creşterea cea mai mare nu a fost în interiorul limitelor legale ale oraşului, ci în afară. Comunele suburbane, care sunt lipite de oraş, au luat fiinţă puţin timp înaintea răsboiului, dar s'au desvoltat după răsboiu şi au ajuns azi împreună cu vechile sate, la o suprafaţă acoperită cu construcţii de circa 2.200 hectare, cu populaţia de peste 70.000 locuitori (66.713 loc. la recensământul din 1930): *Aici se face creşterea aglomeraţiunei, la marginea suburbanelor, iar nu la marginea oraşului propriu zis.*

Dacă vrem să punem bariere contra întinderii aglomeraţiunei, apoi atuncea trebue să le punem la

marginea din afară a comunelor suburbane, iar nu între oraş şi suburbane.

Cauzele întinderei aglomeraţiunei sunt numeroase. Bucureştii-Capitală, atrag o sumă de locuitori din ţară împrospătând populaţia oraşului.

Această imigraţiune este continuă *). A fost şi va fi totdeauna. Populaţia nouă, eterogenă — în majoritate de origină rurală, e săracă.

Populaţia cu mijloace reduse, ca: lucrătorii, mici meseriaşi, şi funcţionari — publici şi particulari — cari formează un procent foarte important din populaţia oraşului, nu are posibilitatea de a locui în oraş, decât doar în case insalubre sau în cocioabe, din care se găsesc destude peste tot, şi chiar în centrul oraşului.

Această populaţie e silită din motive economice să-şi facă locuinţa afară, pe câmp, unde cu 25.000 lei, plătibili în rate, oricine poate deveni proprietar, căci în oraş nu găseşte nici de închiriat, nici de cumpărat locuinţe salubre şi adevărat eftine, de oare ce nu este nimic organizat în acest scop şi nici o lege şi nici o instituţie nu a venit să încurajeze o industrie de locuinţe foarte eftine, de existenţă minimă! Aceasta este o constatare gravă, de mare importanţă, care trebue să dea de gândit tuturor conducătorilor.

In străinătate s'a făcut enorm pe terenul acesta.

Măsuri *restrictive* s'au luat şi în trecut. De ex. sub Vodă Hangerli la 1798. Regulamentul Organic la 1832, fixa şi el barierele oraşului. Sub primariatul lui Câmpineanu se hotărâse să se sape şanţuri la marginea oraşului şi să se stabilească o servitute mili-

---

*) Parisul în 100 ani şi-a mărit populaţia de 5 ori; Londra de 12 ori, Berlinul de 20 ori, Bucureştiul de 7 ori.

tară non aedificandi — care însă, la schimbarea guvernului nu s'a mai realizat. La 1895, legea de mărginire a Bucureştilor a căutat să împiedice, sau mai bine zis, să îngreuieze parcelările în zona periferică; rezultatul a fost nul.

La 1906 la concursul planului de sistematizare, s'au făcut diverse propuneri în sensul împiedicărei întinderii. La 1915 s'a propus înfiinţarea unei centuri de plantaţii late de 200—300 m. care nu s'a realizat din cauza costului ridicat de 20—30 milioane lei aur.

După războiu, s'a aprobat creiarea unei centuri de plantaţie în 1928 şi 1933 — în vigoare până azi dela care se speră oprirea întinderii suprafeţei construite.

De peste o sută treizeci de ani se tot încearcă mereu să se oprească întinderea Bucureştilor, dar nici o măsură din cele mai încercate până acum n'a dat vre-un rezultat. Oraşul se întinde mai departe. Proectata centură de plantaţie, care nu poate lua fiinţă de cât când comuna va avea *miliardul* necesar, este ineficace, — pentrucă aglomeraţiunea a depăşit deja acea centură, şi este irealizabilă în forma în care a fost proectată, pentrucă prevede exproprierea a câtorva mii de case.

Creşterea aglomeraţiunei este un fenomen cu adânci cauze sociale şi nu poate fi oprită prin simple mijloace represive. Şi regii Franţei au încercat în trecut prin edicte şi măsuri poliţieneşti să împiedice întinderea Parisului şi nu au reuşit.

Legile actuale interzic construcţiile de case şi parcelările pentru construcţii în afară de oraş, şi în afară de vetrele de sat.

Prin urmare, mijlocul legal de a împiedica întin-

derea, l-am avea. Dar nu se aplică, pentrucă autoritățile locale din suburbane au interes ca satul lor să crească.

Pentru aceste motive, noi propunem o serie întreagă de măsuri care *trebuesc luate concomitent:*

1. Delimitarea prevăzută în proect a zonelor destinate construcțiilor să fie respectată și să se ia sancțiuni contra nerespectării ei.

2. Administrația comunală trebue să găsească mijloace de a construi locuințe în massă pentru populația săracă, destinând în fiecare an sume importante în acest scop. In acest fel, populația săracă ar găsi adăposturi higienice și ieftine și n'ar mai fi împinsă de nevoe să construiască cocioabe în mod clandestin la periferia orașului. Intr'un capitol viitor se arată propunerile practice pentru rezolvarea acestei probleme.

3. In cartierele muncitorești din oraș și suburbane să se reducă costul lucrărilor edilitare la minimum, prin renunțarea la străzi *largi*, astfel ca acele cartiere să poată fi înzestrate cu strictul necesar în condițiile cele mai eftine posibile. Apoi să se prevadă ușurări la regulamentul de construcții pentru locuințele muncitorești ce s'ar executa în zona orașului în anumite cartiere, reduceri de impozite și chiar subvenții.

4. *Ca măsură administrativă* — e necesar o mai mare stabilitate și continuitate a administrației municipale, și să se creeze un organ independent care să aplice regulamentul de construcții și alinieri — un fel de «Baupolizei» care să aibă și mijloacele necesare de a controla construcțiile *în timpul execuției* și a interveni la timp pentru a împiedica orice contravenție.

5. Să se exproprieze *dealungul arterelor de penetrație* din oraş până la linia forturilor câte o făşie de teren pe lărgimea de 100—150 m. în total, ceea ce ar avea mai multe scopuri: a) ar asigura terenul necesar pentru amenajarea în viitor a arterelor de penetrație cu mai multe căi carosabile; b) ar permite amenajarea de fâşii plantate în genul şoselei Kiselef care, din punct de vedere estetic, sunt mai eficace decât o centură de plantație; şi c) ar opri întinderea aglomerațiunei dealungul şoselelor mari — tocmai acolo unde se produc de obicei.

Aceste măsuri sunt mai uşor realizabile decât centura de plantație. O socoteală aproximativă, ne arată că s'ar expropria cca. 800 ha. (à 50.000 lei ha.) cu circa 40 milioane lei — adică o sumă uşor de găsit cu actualele mijloace ale Municipiului.

5. O bună politică funciară: Municipiul trebue să cumpere cât mai multe terenuri în jurul oraşului până la linia forturilor, lucru uşor realizabil şi cu foloase imediate asupra întinderei aglomerațiunei. Cu prețul de 50.000 lei hectarul, comuna poate cumpăra 1.000 hectare cu 50 milioane lei. In acest scop trebue prevăzut prin lege dreptul comunei de a expropria terenuri agricole.

Trebue însă evitat ca aceste achizițiuni să fie risipite în împroprietăriri aşa cum s'a făcut până acum cu toată averea imobiliară a oraşului din care n'a mai rămas nimic. Improprietărirea a putut fi folositoare dintr'un punct de vedere politic, dar a fost dezastruoasă din punct de vedere urbanistic.

IV. PROBLEMA LOCUINȚELOR.

O problemă de cea mai mare importanță pentru buna desvoltare a orașului, este chestiunea locuințelor, în special, a locuințelor celor săraci. Modul cum se construesc astăzi și cum se răspândesc aceste locuințe, constitue poate cea mai mare plagă edilitară a orașului.

Clădirile celor săraci sunt construite de cele mai multe ori, după tipul «vagon» sau al caselor de țară izolate. Tipul «vagon» cu fațada laterală îndreptată spre calcanul vecinului (cu dorința de a se orienta tru că, în fond, camerile nu au lumina suficientă, către miază-zi) este cel mai nehigienic posibil, pentru că în fond nu au posibilitatea să fie ventilate «transversal» pentru a se primeni aerul în mod eficace, și sunt în acelaș timp și scumpe.

Pe de altă parte, regulamentele de construcții și alinieri, azi în vigoare, sunt în parte neraționale. Unele prescripțiuni sunt prea slabe, și nu asigură o bună higienă, altele sunt prea drastice și inutile. Acesta este încă un motiv pentru care populația săracă fuge în afară de raza orașului, și a suburbanelor, pentru a construi case în plin câmp.

In sfârșit, statisticele arată că populația săracă este înghesuită în construcțiuni neîncăpătoare, unde unui locuitor nu-i corespunde nici măcar jumătate din minimul de suprafață necesară și compatibil cu o stare higienică acceptabilă. Din aceste statistici, rezultă că, pentru a se putea decongestiona actualele locuințe, ar mai trebui încă circa 12.500 locuințe uvriere, iar pentru a primi afluxul anual al creșterei populației, ar mai trebui create circa 1200 locuințe anual.

Pentru ca să se poată împiedica în mod eficace, crearea altor cocioabe, de felul celor existente, nu există decât un singur mijloc practic: comuna să preia asupra ei construirea în masă de locuinţe higienice şi cu adevărat economice, cari să poată fi puse la dispoziţia populaţiei sărace cu o anuitate suportabilă.

O subvenţie din partea Statului şi o degrevare de impozite numai pentru aceste locuinţe tip de existenţă minimă, este necesară.

Crearea unui tip economic şi executarea lui în interiorul oraşului ar scuti comuna de necesitatea recunoaşterii unui mare număr de străzi deschise prin contravenţie de către particulari, iar apoi primăria să execute, pe spesele ei, lucrări edilitare: pavaj, canal, apă, pază poliţienească, ajutor medical, etc., în condiţiuni mult mai oneroase de cât dacă le-ar face în cartiere noi, distribuite şi construite în mod raţional, sau să fie nevoită a lăsa aceste locuinţe fără lucrări edilitare, în mizerie.

De aceia, studiind în detaliu această problemă, am ajuns la concluzia că tipul cel mai favorabil pentru populaţia săracă este acel al *locuinţei individuale* cu parter şi etaj, locuinţele lipite, calcan la calcan, retrase din alinierea străzii cu 6 m. lăsând o grădiniţă de flori, iar la fund, o grădină de cultură, mai importantă. Străzile ar fi largi numai de 6—8 m. dar distanţa între fronturile caselor ar fi de 14 până la 20 m., ceeace permite accesul soarelui cu prisosinţă, şi prin urmare a sănătăţii.

In acest proect cheltuelile sunt reduse la minimum, şi totuşi se obţin locuinţe confortabile şi higienice.

Costul unor asemenea locuinţe pentru o familie

de 5 persoane *cuprins terenul și amenajarea străzii cu lucrări edilitare*, în conformitate cu proectul detaliat aflat la dosar, ar reveni la circa 140.000 lei. Aceasta ar reprezenta pentru 12.500 locuințe un efort de 1.750.000.000 lei cari amortizați în 20 ani, cu o dobândă de 2% ar reprezenta o anuitate de plătit de viitorii proprietari de 7.200 lei pe an de cap de familie, adică 600 lei lunar, (care ar reprezenta și chiria), sumă, de sigur suportabilă pentru nenumărate familii în stare de a munci.

Pe lângă această rambursare, mai trebue avută în vedere și economia ce s'ar prilejui comunei prin suprimarea cheltuelilor niciodată sfârșite pentru amenajarea străzilor deschise în contravenție, cari reprezintă multe milioane anual.

De asemenea trebue socotită imensa ameliorare a sănătății acestor populațiuni sărace, reducerea epidemiilor și a multor boli sociale și a cheltuelilor ocazionate de ele.

In sfârșit, numai această operațiune va putea schimba aspectul așa de puțin recomandabil a mahalalelor noastre.

Soluția locuințelor individuale cu calcan lipit de calcan nu este desigur singura posibilă. Soluțiunea locuințelor în case-bloc poate fi și ea destul de interesantă și ar putea fi încercată. Credem însă că ea nu se potrivește mentalității și obiceiurilor muncitorilor români, proaspeți veniți dela țară și obișnuiți cu un trai cu caracter rural. Deasemeni, soluțiunea caselor-bloc exclude achiziționarea locuinței, convenind numai închirierii, așa cum se întâmplă în țările industrializate cari au construit astfel de locuințe. In sfârșit aceste blocuri au o influență certă în favoarea comunismului, pe când locuința

individuală şi proprietate a muncitorului combate această tendinţă, căci leagă pe cetăţean de pământ.

In orice caz înainte de a se porni la o campanie de construcţie pe scară mare, ar fi nimerit a se face o experienţă cu un prim lot numai de câteva sute de locuinţe din ambele sisteme.

Locuinţele pentru celelalte categorii sociale ale populaţiei oraşului, fără a fi ideale, nu prezintă asemenea defecte ca cele ale micilor muncitori, şi cu unele corective de introdus în regulamentel d construcţiuni şi alinieri, pot fi pe viitor satisfăcătoare.

V. ZONELE ORAȘULUI.

Tendinţa de specializare manifestată din ce în ce mai marcat în toate ramurile activităţii omeneşti, impune şi diferenţierea teritoriului unui oraş în zone în cari nu se admite de cât un anumit fel de activitate. Această împărţire trebue însă astfel concepută în cât să nu aducă perturbaţiuni importante vieţii economice şi sociale, ci din contra, să dirijeze curentele sănătoase ale evoluţiunii activităţii orăşeneşti. In această ordine de idei prin proectul de sistematizare, s'au fixat următoarele zone:

a) *Zona rurală (non aedificandi)*, în care principial nu sunt admise construcţiuni afară de următoarele excepţiuni: ferme (pe terenuri mai mari de 2 ha. când se află la drumuri recunoscute şi de 10 ha., când se află la drumuri nerecunoscute; apoi sanatorii, institute de cultură, unele industrii cari prezintă pericol şi trebuesc complect izolate, etc. Toate acestea numai cu autorizaţii de construcţii eliberate de municipiu, şi în anume condiţii de es-

tetică când sunt pe arterele de penetrație sau alte șosele importante.

b) *Zona rezidențială*, în care sunt permise numai locuințe și excepțional unele prăvălii sau ateliere, izolate și exploatate de însăși locuitorul respectiv.

c) *Zona protejată*, în care sunt admise pe lângă locuințe, și unele industrii sau comerțuri cari nu aduc turburări locuirei liniștite și sănătoase, fie prin alte efecte supărătoare. Aceasta zonă corespunde aproximativ actualului «cartier central» al orașului, situată în interiorul șoselelor înconjurătoare.

d) *Zona mixtă*, în care este admis același amestec de locuințe, comerț și industrie, tolerându-se oarecari turburări ale locuirei liniștite prin sgomot, trepidațiuni, fum, etc. dar într'o măsură care să nu periclitеze sănătatea locuitorilor. Această zonă corespunde unei stări de fapt și cuprinde deci câteva regiuni cu caracter deja industrial din Dealul Spirei, Colentina, Dudești, etc.

e) *Zona de afaceri*. Aceasta corespunde unui sâmbure al orașului unde nu s'ar permite locuirea de cât excepțional, dela etajul al II-lea în sus, restul fiind destinat comerțului. Comerțul nu este limitat nici de cum la această zonă, ci se întinde și în zonele «mixtă» și «protejată». Insă în această zonă centrală (un fel de «city») s'ar permite înălțimi mai mari decât cele obișnuite.

f) *Zona industrială*, este destinată exclusiv industriei, cu interdicția de a fi locuită cu excepția directorilor de întreprindere și a personalului de pază indispensabil. Zona se împarte în două: zona salubră, mai aproape de oraș, și zona insalubră situată la oarecare depărtare. Un regulament special ar cla-

sifica industriile în două categorii corespunzătoare.

g) *Zone speciale.* Acestea cuprind diverse instituţiuni, cari scapă unei reglementări generale, şi sunt a se determina dela caz la caz. Astfel sunt: zona militară, zona C.F.R., cartiere de învăţământ, spitalele, cimitirele, târgurile şi pieţele de alimente, etc.

h) Zona spaţiilor libere, descrisă ceva mai departe.

VI. CLASE DE CONSTRUCŢIUNI.

Comitetul de lucru a anexat la planul director de sistematizare o schemă de regulament de construcţiuni, în care prevede împărţirea teritoriului întreg al municipiului, în *6 clase de construcţiuni,* cari corespund unor anume prevederi în ce priveşte *înălţimea* de dat construcţiilor, *procentul de suprafaţă construibil,* dintr'o parcelă, precum şi alte prescripţii relative la mărimea curţilor, prospectul necesar în faţa ferestrelor, etc. Se prevede o *densitate de construcţie* ce merge crescând dela periferie către centru, ţinând seama de destinaţia construcţiilor, de lărgimea străzii, în sfârşit de valoarea medie a terenului. Astfel, se merge gradat dela 2 caturi în zona rurală şi 5% teren construit într'o parcelă, până la 70% teren construit în zona comercială şi 24 m. înălţime, permiţând până la 8 caturi. Prin clasificarea întocmită, se prevede în general, o rarificare a construcţiilor, cari lasă astăzi curţi prea mici, nehigienice. Regulamentul actual, întocmit în anul 1928 permite o prea mare utilizare a terenurilor pentru construcţii, lăsând curţi prea mici, ceea-

ce constitue un mare defect din punctul de vedere al igienii. Din această cauză vedem cum se construesc case înalte de 7—8 etaje cu camere care nu au lumină de cât din adevărate puţuri unde nu pătrunde soarele. Mirosul lăzilor de gunoae şi al bucătăriilor, praful covoarelor scuturate, lipsa de primenire a aerului, formează în aceste curţi prea mici înconjurate de clădiri înalte, o atmosferă irespirabilă, neigienică, care pătrunde şi în interiorul locuinţelor. Aproape nu mai există oraş în apus, care să permită curţi aşa de mici ca regulamentul de construcţii din Bucureşti, de aceia am propus mărirea curţilor şi micşorarea procentului de suprafaţă construibilă dintr'un lot. Prin această măsură propusă de noi, în viitor locuitori vor trăi în mai bune condiţiuni de igienă (aer, lumină, soare) şi vor profita de întinderea excesivă a oraşului. Totuşi, un calcul aproximativ arată că, cu toată această rarificare, Bucureştiul poate conţine în aglomeraţiunea urbană, circa 1.300.000 locuitori, iar în părţile suburbane încă 500.000, în total 1.800.000, cifra ce după toate probabilităţile nu poate fi atinsă nici în 50 ani.

S'ar putea emite obiecţiunea că trebuiau restrânse zonele clădibile şi mai mult. Aceasta însă nu este posibil pentrucă perimetrul acestor zone clădibile a trebuit să constitue «anvelopa» tuturor pâlcurilor clădite, uneori foarte răzleţite, lăsând între ele spaţii neclădite cari au trebuit să fie înglobate.

VII. SPAŢII VERZI, TERENURI DE JOC.

Toată lumea este de acord asupra importanţei plantaţiilor şi terenurilor de joc în viaţa unui oraş; toată lumea recunoaşte că Bucureştiul are foarte pu-

ţine spaţii verzi şi cele existente foarte rău repartizate. Dacă se socoteşte că raza de influenţă practică a unei grădini nu trece de 1.200 m. adică circa 15 minute de mers pe jos, se poate vedea dintr'o reprezentare grafică că numai jumătate din numărul locuitorilor oraşului pot beneficia de spaţiile verzi existente, deşi acestea sunt încă cu totul insuficiente. Pentru a se remedia acest rău, în planul director de sistematizare s'a prevăzut un întreg *sistem* de spaţii verzi şi de terenuri de joc. In acest sistm se prevăd întâi mici squaruri precum şi «grădini de copii mici» şi terenuri de joc pentru copii de şcoli primare, apoi grădini şi parcuri urbane, paralel cu terenuri de joc pentru elevi de şcoli secundare, în sfârşit, parcuri mari şi păduri în raza municipiului, terenuri de sport regionale pentru adulţi şi un mare centru sportiv pentru mari reuniuni sportive naţionale şi internaţionale.

S'au mai prevăzut alei şi fâşii plantate, conducând spre parcuri sau legând parcurile între ele.

S'a renunţat la ideia unei *centuri de plantaţie* de mare lăţime la periferia oraşului, ca fiind nerealizabilă prin cheltuelile enorme ce ar ocaziona, şi ineficace ca efect hygienic prin marea depărtare de unele cartiere. S'a preferat în locul unei *centuri uniforme*, trecând peste cartiere clădite, a se crea *pâlcuri compacte* de verdeaţă în diferite terenuri virane, şi înaintând ca nişte *pinteni spre centrul* oraşului. Toate aceste pâlcuri sunt legate prin *fâşii verzi*, de dimensiuni variabile, după posibilităţile locale.

In felul acesta, pe lângă complectarea «Parcului Naţional», s'au prevăzut diverse parcuri: între şos. Cotroceni şi valea Dâmboviţei, pe terenurile Muni-

cipiului, a Pirotechniei şi a câtorva proprietăţi particulare, în câmpul Caracaş (lângă Regie); în groapa Cuţarida (şos. Colonel Ghica); pe locul hipodromului Floreasca şi velodromului T. R. O. B.; grădina Tei mărită, la gara Obor-Târgul Moşilor; la sud de şos. Iancului (Vatra Luminoasă) Gropile Ganovici, etc.; dela Str. Turturele spre Dudeşti; Valea Plângerii cu Dealul Piscului, până la Văcăreşti; dealul Arsenalului, grădina Mareşalului Filipescu; la piaţa Sf. Elefterie; terenul Soc. de dare la semn, al fabricei Gib, până la Azilul Elena Doamna, etc.

In afara aglomeraţiunei s'a prevăzut amenajarea ca parc a aproape totalităţii malurilor lacurilor formate de râul Colentina, a malurilor Dâmboviţei în amonte şi în aval de Bucureşti, precum şi a pădurii Băneasa până la linia forturilor. Apoi se recomandă amenajarea ca păduri şi parcuri comunale a pădurilor şi lacurilor dela Cernica, Ciorogârla, Pusnicul şi Pantelimon, etc.

Totalul plantaţiunilor în interiorul aglomeraţiunei urbane s'ar ridica la circa 1.672 ha. ceeace revine, pentru o populaţie viitoare de circa 1.300.000 locuitori, la aproximativ 13 mp. de cap de locuitor.

Totalul plantaţiunilor exterioare s'ar ridica la circa 6.516 ha., ceeace, pentru o populaţie viitoare de circa 1.800.000 (cuprins suburbanele) ar reveni la circa 38 mp. de cap de locuitor, cifră satisfăcătoare, dar nu exagerată căci sunt larg depăşite de unele oraşe străine.

VIII. CIRCULAŢIA.

Pe harta Europei, Bucureştii sânt cel mai mare oraş din sud-estul continentului, în afară de Budapesta, şi poate avea un rol din cel mai mare în această parte a lumei.

Nu trebue să pierdem din vedere faptul acesta.

Pe la noi ar trece traficul nord-sud al Europei răsăritene; tot pe aici ar putea duce o ramură a liniilor aeriene Europa-Asia, Anglia-India, Rusia-Peninsula Balcanică, etc.

Există numeroase proecte internaţionale de autostrade şi de linii aeriene care trec prin Bucureşti.

In ceeace priveşte situaţia capitalei pe harta ţării, aşezarea ei la marginea de sud a ţării face ca cele mai importante căi de comunicaţie să ducă spre nordul oraşului.

1. CALEA FERATĂ.

Capitala este deservită insuficient de căile ferate. In partea de sud-est nu avem gări pentru mărfuri şi pentru industrie; gările şi liniile existente sânt la acelaş nivel cu străzile; nu este o gară de coletărie; nu sânt gări de formaţie, etc.

Există circa 60 de încrucişări ale liniilor ferate cu străzile oraşului şi toate sânt pasaje de nivel. Circulaţia cu exteriorul este oprită şi periclitată de trecerea trenurilor de marfă şi călători. Suprmarea încrucişările la nivel e absolut necesară dar ar costa trei sferturi de miliard. De aceia comitetul preconizează o transformare radicală a căilor ferate la Bucureşti, prin aşezarea liniilor noi la alt nivel de

cât solul, lucrare ce se va face bineînţeles cu timpul, dar la care vom ajunge în mod fatal, cum s'a făcut în toate oraşele mari din apus.

a) *Traficul îndepărtat de călători.*

Gara de Nord a fost transformată aşa cum a fost transformată, astfel că satisface cerinţelor pentru 20—30 ani, deşi prezintă unele insuficienţe chiar de pe acum (peroane prea scurte; plan încurcat provenit din cârpitura unei clădiri vechi).

Soluţia radicală ar fi linia care să traverseze oraşul dealungul Dâmboviţei, prevăzută cu mai multe gări, în genul liniei care traversează Berlinul.

Pela Grozăveşti ar intra în oraş liniile dela Ploeşti, Titu şi noua linie Roşiori; pe la Abator ar intra în oraş liniile Giurgiu, Olteniţa, Constanţa şi noua linie Urziceni, Brăila, Basarabia.

De oarece posibilităţile de înfăptuire sânt foarte îndepărtate, nu am prevăzut în plan această soluţie, ci am lăsat numai posibilitatea deschisă.

Până atunci capitala rămâne în situaţia actuală, cu unele îmbunătăţiri.

b) *Modificări şi complectări de linii ferate.*

In proect propunem suprimarea liniei Mogoşoaia-Obor care traversează cartierul Tei la nivelul străzilor şi înlocuirea cu o linie care să ocolească pela gara Pantelimon iar gara Obor să rămână gară terminus.

De asemeni menţinem în proect linia nouă Obor, Văcăreşti, Filaret; cu gările Cioplea, Văcăreşti, Pro-

gresul şi cu legătură la Abator cu viitorul târg de vite. Ar folosi la închiderea inelului de cale ferată în jurul oraşului şi la deservirea cartierelor industriale care ar lua naştere în aceste părţi ale oraşului.

Linia existentă Gara de Nord—Dealul Spirei—Filaret, ar fi mutată mai spre apus unde se poate construi după principii moderne.

Este bine înţeles că nici o linie şi nici o gară nu va putea să mai rămână la acelaş nivel cu solul. Liniile se vor aşeza în rambleu sau în tranşee după situaţiile locale.

Prin aceste linii noi, s'ar îmbunătăţi *traficul de mărfuri* şi s'ar deservi industria.

Pentru coletărie, proectul prevede o gară de coletărie pe terenul căilor ferate de pe malul stâng al Dâmboviţei în faţa Uzinelor Comunale Grozăveşti.

c) *Pentru traficul apropiat:* legătura oraşului cu satele învecinate şi cu regiunea înconjurătoare, nu propunem căi ferate de înfiinţat pentrucă astăzi, în epoca automobilului astfel de căi ferate vicinale nu mai sunt rentabile.

Propunem pavarea tuturor şoselelor care leagă oraşul cu exteriorul şi servicii organizate de autobuze.

Dar lăsăm deschisă totuşi şi posibilitatea de înfiinţări de căi ferate vicinale, rezervându-le teren dealungul arterelor de penetraţie, în caz dacă în viitor se va ajunge la această soluţie.

Calea ferată a forturilor rămâne cum e, ca o rezervă pentru caz de război, şi poate şi pentru alte utilizări ce s'ar ivi cu timpul.

d) *Metropolitane.* Prin metropolitane nu înţelegem porţiuni de linii de tramvae trecute în tunel şi

nici căi ferate pentru trafic îndepărtat, trecute iaiarăşi în tunel.

Metropolitane sânt linii ferate pentru traficul urban, construite astfel în cât să nu aibă nici o încrucişare cu alte vehicule şi sânt conduse sau deasupra sau dedesuptul străzilor. Metropolitanele realizează transporturi rapide şi în masă.

Acest sistem de transport are nevoe de un capital enorm de investiţie, şi nu este rentabil de cât la o circulaţie foarte mare, pe care încă nu o avem.

Dacă totuşi se vor găsi capitalişti pentru o astfel de întreprindere, sistemul de artere de circulaţie pe care îl propunem prin plan, poate fi utilizat pentru construirea în subsolul lor a liniilor de metropolitan care, la suburbane pot fi construite în tranşee descoperită dealungul arterelor de penetraţie.

2. AVIAŢIA ŞI NAVIGAŢIA

Pentru aviaţie s'a prevăzut în proect mărirea aeroporturilor existente, Băneasa şi Pipera.

Mărirea aeroportului militar Pipera se face prin devierea şoselei Bolintineanu-Pipera îndepărtând-o de hangare, şi prin mutarea mai spre nord a căei ferate.

Terenul dela Băneasa, (Aviaţia Civilă şi Cidna) care e legat cu oraşul prin şoseaua naţională Băneasa-Otopni, mai obţine încă o legătură printr'o nouă şosea prin satul Herăstrău.

Terenul de aviaţie dela Cotroceni este menţinut prin proect.

In privinţa căilor navigabile, prevederile proectului sunt rezervate. Este cunoscută şi recunoscută importanţa lor asupra desvoltării economice a oraşelor

şi ar fi de dorit ca şi în regiunea Bucureştilor ele să poată deveni o realitate. Din lipsa unei păreri oficiale bine formate, nu am socotit a avea căderea să ne pronunţăm noi asupra soluţiunilor de adoptat. Am prevăzut însă dispoziţiuni în plan cari rezervă posibilitate creării oricând a căilor navigabile propuse până în prezent cu dezvoltarea de porturi necesară. Numai soluţiunea care prevede un canal şi un port în partea de Sud-Vest a oraşului, deja clădită destul de intens, nu a putut fi prevăzută.

3. CIRCULAŢIA RUTIERA.

a) *Legătura oraşului cu exteriorul prin şosele.*

In secolul trecut căile ferate au revoluţionat viaţa popoarelor. In epoca actuală, automobilul transformă modul nostru de trai, într'o măsură de care încă nu toţi ne dăm seamă. Circulaţia automobilă, ca mijloc de transport de călători şi mărfuri dela o localitate la alta, câştigă din ce în ce mai mult teren şi creşte neîncetat. De aceia e necesar să avem şosele bune, care să permită *viteză* mare.

In acest scop s'a prevăzut în plan ca arterele de penetraţie să fie leărgite la minimum 48 de metri, astfel ca pe ele să putem avea trei părţi carosabile distincte. Una pentru virculaţia rapidă uşoară şi de tranzit, aşezată în mijloc şi cu încrucişări cât mai rare, şi alte două laterale, pentru circulaţia grea, locală, şi cu viteză redusă, pe unde să meargă şi căruţele care astfel nu vor veni în conflict cu automobilele rapide.

In afara oraşului şi a vetrelor de sat, arterele de penetraţie vor mai avea în plus o fâşie de rezervă,

care poate fi plantată, ajungând la o lărgime totală de 100 metri, după cum am arătat la capitolul privitor la delimitare.

Pentru a se putea realiza lărgirea treptată a arterelor de penetraţie la 48 metri, în oraş începând dela încrucişarea cu calea ferată şi mergând spre exterior, iar în suburbane pe toate porţiunile care traversează vetrele de sat, s'a prevăzut o servitute de retragere de 24 metri din axul şoselei pentru toate clădirile ce se vor construi în viitor, măsură care se aplică de altfel de câţiva ani.

Această retragere a clădirilor noi dela şosele e cea mai importantă şi mai bună măsură în materie de sistematizare, care s'a luat în capitală dela război încoace: împiedicarea strangulării arterelor de penetraţie şi lărgirea lor.

Şi o recomandăm pentru toate şoselele naţionale din toată ţara, afară de regiunile muntoase: orice casă ce se va construi în viitor la o şosea naţională, în câmp şi în sate, (unde e posibil şi în oraşe) să fie retrasă la cel puţin 24 metri măsuraţi din mijlocul şoselei. Astfel casele s'ar mai depărta de praful şoselelor, căruţele care staţionează în faţa cârciumelor ar avea loc unde să tragă şi circulaţia automobilelor ar fi mai uşurată.

Având în vedere că arterele care merg la nord fac legătura capitalei cu ţara, s'au proectat unele şosele de penetraţie noi: una dela Chitila la Ciurel şi de aici dealungul Dâmboviţei în oraş; alta paralelă cu şoseaua naţională Otopeni-Băneasa şi pe partea ei de apus, dela satul Odăile, prin pădurea Montesquiou, pe la apus de institutul Cantacuzino de Serovaccin, intrând apoi în oraş pe la hipodromul Băneasa, b-dul Mărăşti, Str. Clucerului şi continuân-

du-se printr'un nou bulevard proectat a traversa oraşul dela Str. Dr. Felix până la parcul Carol şi şoseaua Giurgiului; a treia dela Tunari pe la răsărit de şoseaua naţională Bucureşti-Ploeşti, leagă pădurile din nordul oraşului cu parcul naţional şi intră în oraş prin Calea Floreasca.

Această din urmă şosea poate fi prelungită până la Snagov.

Autostradele la noi, nu sânt, pentru moment, de actualitate, atâta timp cât nici şoselele obişnuite nu sânt pavate sau împietruite; totuşi, în viitor, ar putea lua fiinţă. Locul lor este pe fâşiile largi dealungul arterelor de penetraţie, unde se vor construi la alt nivel de cât al solului.

Noua şosea proectată în planul director de sistematizare a lega parcul naţional cu pădurile din nordul oraşului şi eventual cu Snagovul, ar putea fi construită dela început ca autostradă; de asemenea şi noua şosea Ciurel-Chitila.

b) *Circulaţia rutieră în oraş şi suburbane.*

Faţă de creşterea circulaţiei cât şi de nevoia populaţiei de a se deplasa de mai multe ori pe zi dela locuinţă la locul unde îşi are ocupaţia, se simte nevoe de căi de comunicaţie numeroase, care să permită transportul rapid şi eftin. Reţeaua existentă de străzi fiind inaptă pentru aceste cerinţe şi fiind imposibil şi nepractic de a schimba şi transforma toate străzile — Comitetul de Lucru propune o soluţie prin creiarea unei reţele de bulevarde, reţea completată cu alte artere secundare care să satisfacă toate cerinţele circulaţiei. Restul străzilor se va lăsa în sta-

3

rea actuală, neavând a servi decât unei circulaţii pur locale.

Este o soluţie radicală, însă singura care se poate adopta — dând oraşului posibilităţi de desvoltare raţională. Este singura care transformă o situaţie haotică într'un sistem clar şi practic.

Prin această metodă, care pare costisitoare, se evită cheltueli inutile. In adevăr, conform planului de sistematizare din 1921, trebuiau făcute exproprieri pe fiecare stradă — fără a fi ajuns totuşi la creiarea unui sistem de artere de circulaţie raţional, sistem care ar fi trebuit totuşi realizat odată. Pe când prin planul ce propunem, se trece dela început la realizarea scheletului de circulaţie, lăsându-se străzile secundare aşa cum sunt, (cu mici excepţii inevitabile).

Mijloacele de transport în comun pe care le avem în vedere pentru moment, sunt tramvaele şi autobuzele. Cu timpul, tramvaele vor fi desfiinţate din centru şi duse dincolo de inelul al III-lea (Ştefan cel Mare—Mihai Bravu, etc.) rămânând autobuzele — însă bine organizate şi utilate pentru a satisface noilor nevoi. Arterele de circulaţie propuse, fiind largi, pot permite la suprafaţa lor circulaţia acestor vehicule, iar în interiorul lor a metropolitanelor viitorului, sau tramvaielor în punctele centrale ale oraşului.

IX. ARTERE ŞI STRĂZI

Din punctul de vedere al circulaţiei, nu toate străzile sunt la fel. Unele nu servesc de cât ca acces la locuinţele aflătoare acolo şi pe ele nu circulă decât câteva vehicule pe zi. Altele sunt pline de vehicule

toată ziua şi au rol mare în circulaţia oraşului. Diferenţierea aceasta dintre străzi se face în mod natural, însă e necesar de a prevedea prin plan rolul ce îl va avea fiecare stradă, pentru ca să fie croită şi dimensionată în raport cu funcţia ce va avea.

Din punctul de vedere al circulaţiei, în planul ce perzentăm, străzile sunt împărţite în următoarele 4 grupe:

1. *Artere de circulaţie*, care străbat oraşul, legându-l cu periferiile şi suburbanele, şi pe care se poate circula cu mijloace de transport în comun.

2. *Străzi principale de circulaţie*, adică străzi mai puţin importante ca arterele, însă destul de largi ca să poată primi şi ele mijloace de transport în comun.

3. *Străzi secundare de circulaţie* care au numai un rol local, legând diferite străzi vecine între ele şi colectând circulaţia spre una din artere sau străzi principale.

4. *Străzi de acces la locuinţe*, care după cum le arată numele au în primul rând rolul de a permite accesul la locuinţe şi numai în al doilea rând au câteodată circulaţie de transit.

Tot aici intră şi fundăturile.

1. ARTERELE DE CIRCULAŢIE ŞI STRAZILE PRINCIPALE

Deşi o statistică a circulaţiei pe străzile Capitalei nu ne poate da ea singură indicaţiuni asupra celor ce trebue să proctăm în planul de sistematizare, totuşi ea prezintă mare interes pentru o orientare ge-

nerală şi pentru cunoaşterea unor anumite probleme de interes mai limitat.

O asemenea statistică nu s'a făcut încă la noi şi ar trebui făcută pe scară mare, mai multe zile dearândul în diferite anotimpuri, pe toate străzile importante.

Până la întocmirea unei astfel de statistici a circulaţiei, care necesită concentrarea câtorva sute de funcţionari de încredere, am făcut noi o numărătoare de vehicule în cursul anului 1934 în mai multe puncte ale oraşului, cu funcţionari ai biroului comitetului.

S'au făcut 241 observaţiuni în intervalul dela 23 Mai la 21 Septembrie 1934, cu echipele noastre formate din câte 8—10—12 funcţionari.

Pe baza numărătorilor s'au făcut o serie de grafice din care rezultă unele lucruri interesante.

Cele mai multe vehicule circulă pe bulevardul Brătianu la nord de statuia Brătianu, în sensul dela nord la sud şi anume s'au numărat 824 vehicule de tot felul pe oră, într'un singur sens (26 Mai 1934, ora 10). In celalt sens au circulat în acelaş timp numai 666 vehicule. (Deci, în ambele sensuri, la un loc, 1490 pe oră).

Pe Calea Victoriei, în aceiaşi zi, la ora 12, la intersecţia cu b-dul Elisabeta, s'au numărat numai 593 vehicule pe oră.

Ca observaţiuni generale menţionăm că trăsurile cu cai în centrul oraşului reprezintă circa 10—17% din totalul vehiculelor care circulă.

Mai menţionăm că mijloacele de transport în comun (tramvae şi autobuze) au pentru circulaţia în oraş o importanţă mult mai mare de cât vehiculele individuale sau maşinile de piaţă.

La b-dul Brătianu, lângă piaţa Brătianu, au circulat la 26 Mai într'o oră 235 vagoane de tramvai, 806 automobile turism şi 98 autobuze în ambele ssnsuri, deci de 2,4 ori mai multe automobile individuale decât tramvaie şi autobuze la un loc. Insă numărul persoanelor transportate cu tramvaiul şi autobuzul reprezintă 88% din totalul călătorilor, pe când automobilele individuale nu au transportat decât 9% din totalul călătorilor.

La Hala Ghica s'au numărat 509 vagoane de tramvai pe oră adică 78,7% din totalul vehiculelor; numărul persoanelor transportate de tramvai în acest punct este evaluat la 15.270 pe oră, al celor cu autobuzul 1071 şi al celor cu automobile individuale 22 pe oră.

Importanţa Căei Victoriei faţă de b-dul Brătianu, din punctul de veder al numărului călătorilor din vehicule, este cu mult mai redusă: în calea Victoriei, la intersecţia cu b-dul Elisabeta, vehiculele transportă pe oră 1853 călători cu autobuzul şi 274 călători cu automobilul pe oră, pe când în b-dul Brătianu, au circulat în acelaş timp 7050 călători cu tramvaiul, 1666 cu autobuzul şi 887 cu automobil individual, adică în total circulă de cca. 4 ori mai multe persoane cu vehiculele pe bulevardul Brătianu de cât pe Calea Victoriei.

Am expus până aci o serie de rezultate ale statisticei circulaţiei vehiculelor, pentru a pune în evidenţă că marele masse ale populaţiei se transportă cu tramvaiul şi autobuzul, şi că numai un număr cu totul redus de călători, circulă cu automobilul individual. Or, pentru amenajarea circulaţiei, massele interesează mai mult; *problema pirncipală constă în a organiza circulaţia astfel ca mijloacele de*

transport în comun să poată deservi întreaga suprafață a orașului.

Pe de altă parte, dacă randamentul automobilelor este cu totul redus în ceeace privește numărul persoanelor transportate, ele nu pot fi neglijate la stabilirea rețelei de circulație, căci sunt cele mai numeroase vehicule.

Ținând seamă de toate acestea și de faptul că în haosul de străzi actual ne trebuesc artere drepte care să străbată orașul dela un capăt la altul, noi am proectat o rețea de artere de circulație, complectată cu o serie de străzi principale, astfel ca din orice punct al orașului, un călător să găsească la distanță de cel mult 5 minute de mers pe jos, adică la 300 metri maximum, un mijloc de transport în comun. Spre centru unde circulația e mai mare, arterele proectate sunt mai apropiate unele de altele, spre periferie sunt mai răsfirate.

Rețeaua de artere de mare circulație pe care le propunem, se poate denumi un sistem radial, combinat cu altul circular. Fără a rămâne la sisteme rigide, denumirile arterelor le facem după punctele cardinale sau după inelele pe care forțamente le formează prin întretăerea lor. Distingem deci, o serie de artere nord-sud, altele est-vest, altele inelul I, inelul II, inelul III și inelul IV.

Arterele Nord-Sud pe care le prevedem în proectul nostru, sunt următoarele:

a) Artera centrală, formată din șoseaua Ploești-București, Șos. Kiseleff, bulevardele: Lascar Catargiu, Tache Ionescu, Brătianu și prelungirea lui până

la Valea Plângerii, cu eşirea din oraş pe Calea Şerban Vodă şi Şos. Giurgiului.

b) Şoseaua Pipera, Calea Floreasca, str. Polonă pe la grădina Icoanei, prin o arteră nouă care traversează Bulevardul Carol la biserica Armenească, pe lângă liceul Matei Basarab, ajunge la intersecţia str. Traian cu Calea Dudeşti pe care continuă, eşind afară din oraş.

c) Şoseaua Târgovişte, Şos. Col. Mihail Ghica prin strada Dr. Felix, traversând strada Buzeşti, se continuă prin o străpungere prin blocuri de proprietăţi — cu o arteră nouă, ce trece printre localul Ministerului Instrucţiunii Publice şi liceul Sf. Sava, apoi pe lângă latura de est a grădinei Cişmigiu, traversează bulevardul Elisabeta în axul Ministerului Lucrărilor Publice, şi pe cele două străzi laterale ministerului, ajunge în piaţa Mihai-Vodă. De aici, prin o altă arteră nouă, ce trece pe lângă biserica Antim, ajunge în piaţa Mareşal Joffre, şi pe str. Dr. Istrate se continuă pe lângă calea ferată spre Giurgiu eşind din oraş şi unindu-se cu şoseaua naţională Giurgiu.

Artere Est-Vest sunt:

a) Şoseaua Pantelimon—Iancului—B-dul Pache Protopopescu—Carol—Elisabeta până la podul Sf. Elefterie pe cheiurile Dâmboviţei până la podul Cotroceni şi prin Şos. Cotroceni-Bolintin se continuă spre exteriorul oraşului.

b) Paralela formată din Şos. Vergului, Calea Călăraşilor, Bd-ul Maria şi Calea Rahovei, care se continuă cu şoseaua naţională spre Alexandria.

c) Şoseaua Colentina, continuată dela Moşi cu artera nouă ce trece pe lângă liceul Cantemir, Şcoala

Centrală, între grădina Icoanei şi grădina proprietatea Filipescu, pe strada D. A. Sturza lărgită, Str. Al. Lahovary, traversează Calea Victoriei la Biserica Albă şi apoi peste proprietăţi, ajunge în str. Ştirbey-Vodă pe care se continuă până în splaiurile Dâmboviţei, apoi pe splaiuri până la Ciurel iar de aici cu o şosea nouă se continuă spre Chitila legându-se cu şoseaua naţională.

Intersecţia acestor artere transversale, prin poziţia lor în interiorul oraşului, ne dă primul inel, inelul central, închis între piaţa Mihai Vodă şi B-dul Maria pe traseul splaiurilor Dâmboviţei, şi care înconjură centrul oraşului — centru de afaceri, comerţul, instituţii publice, construcţiile dense şi înalte.

Afară de acest *inel I* — format de intersecţia transversală, avem un al *doilea inel*, independent de arterele transversale pe care le întretaie.

Inelul II — urmează aproape în întregime străzi existente, plecând dela piaţa L. Catargiu (Romană) prin B-dul Dacia (Vintilă Brătianu), Str. G. D. Palade, Traian, prin străpungerea B-dului Mărăşeşti prelungit până la Dâmboviţa pe B-dul Mărăşeşti actual până la piaţa Mareşal Joffre, pe strada Nifon lărgită, piaţa Principea Maria, apoi prin străpungeri de blocuri prin o arteră nouă, transversând dealul Spirei ajunge la intersecţia Str. Cazărmei cu Calea 13 Septembrie, apoi pe lângă O. N. E. F. coboară dealul, şi prin str. Berzei se continuă până la Str. General Anghelescu şi pe aceasta până în Calea Griviţei, de unde de pe traseul B-dului Dacia prelungit, ajunge în piaţa Romană — traversând Calea Victoriei pe latura Academiei Române.

Inelul III este format din şoselele actuale. Basa-

rab, Bonaparte, Ştefan cel Mare, Mihai Bravu până la intersecţia cu Şos. Vitan, apoi o arteră nouă care traversează Dâmboviţa la Abator pe lângă care trece, urcând dealul Piscului şi adaptându-se terenului ajunge în Şos. Olteniţei De aici prin străpungeri se continuă pe str. Sebastian pe care merge până în Şos. Doamnei şi se închide cu Şos. Crângaşi-Basarab).

Pentru acest inel s'a abandonat în partea de sud traseul şoselei actuale Panduri—Viilor, de oarece acestea sunt prea aproape de aglomeraţia centrală şi de inelul II.

Această porţiune, din traseul vechei centuri, urmează să rămână ca bulevarde de deservirea cartierelor ce traversează şi să suplinească ringul pânăl a realizarea străpungerilor necesare, şi amenajerii str. Sebastian, ca bulevard de centură.

Un al 4-lea inel — periferia — a fost prevăzut pentru legătura comunelor suburbane dintre ele, şi pentru a forma o legătură între arterele de penetraţie înainte de intrarea lor în oraş. Acesta a fost prevăzut aproape în întregime paralel cu linia de cale ferată proectată — de centură şi de legătura gărilor existente şi proectate.

Inelele proectate au menirea să facă legătură cartierelor între ele, să dirijeze circulaţia dela o periferie la alta opusă, fără să treacă prin centrul oraşului, să lege radialele între ele, şi împreună cu radialele să pună în legătură gările, aeroporturile, centrele principale de aprovizionare cu diferitele cartiere şi cu centrul oraşului.

In afară de arterele menţionate aici, care au o lungime totală de cca. 120 km., proectul prevede complectarea lor cu *străzi principale* de circulaţie

alese dintre cele existente şi care vor fi amenajate în acest scop.

Lărgimea arterelor este prevăzută la 42 metri, cu trei părţi carosabile: una în mijloc pentru viteza mare şi cu încrucişări cât mai rare, şi alte două părţi carosabile, laterale, pentru circulaţia locală, grea şi înceată. O parte din ele au numai 30 metri lărgime; acestea vor fi amenajate cu o singură parte carosabilă în mijloc, care să permită circulaţia a 6 şiruri de vehicule. Străzile principale de circulaţie sunt prevăzute unele pentru 3 şiruri de vehicule — 18, 20 sau 22 metri, — altele pentru 6 şiruri de vehicule — 26—30 metri.

Nu este posibil de a arăta într'un rezumat, toate considerentele pentru care am ajuns să propunem acest sistem de artere şi nu altul, pentru ce am trasat o arteră printr'un anumit loc şi nu prin altă parte. Dar vom menţiona numai câteva din motivele care ne-au silit să proectăm o arteră pela est şi nu pe la vest de Cişmigiu, adică pentru ce am dus una din arterele nord-sud pe marginea dinspre strada Brezoianu a Cişmigiului şi nu prin B-dul Schitu Măgureanu.

1. Pentru că distanţa între b-dul Brătianu, care există şi acesta nou proectat, ar fi prea mare dacă l-am trece prin Schitu Măgureanu. Ar fi 900 metri în loc de 700 m. Or principiul nostru a fost ca pietonul să nu aibă de mers mai mult de 5 minute până la un mijloc de transport în comun mai cu deosebire în centru.

2. Pentrucă o arteră prin Schitu Măgureanu nu ar uşura cu nimic circulaţia nord-sud din strada Brezoianu. Azi există b-dul Schitu-Măgureanu şi e

destul de larg pentru circulația actuală, este însă complectamente ineficace pentru îmbunătățirea circulației *viitoare* din str. Brezoianu.

3. Dacă vom proecta artera prin Schitu Măgureanu, vom fi forțați să lărgim și strada Brezoianu, pentru a face față circulației în viitor; lărgirea aceasta este dintre cele mai costisitoare din cauza marilor clădiri construite recent.

Imputarea principală care se aduce soluției propuse de noi cu artera pe lângă marginea de răsărit a Cișmigiului este că tăiem din Cișmigiu.

Recunoaștem că acest lucru este grav. Dar dacă noi, care cunoaștem importanța pentru oraș a spațiilor verzi și mai ales a micei oaze care este Cișmigiul rămas în centrul acestei vaste îngrămădiri de case a Bucureștilor, și care am propus prin plan, un întreg sistem de spații verzi, dacă noi ne-am văzut siliți să trasăm pe plan un bulevard care să atingă puțin Cișmigiul, desigur că nu am făcut-o decât silții de necesități.

Și am căutat imediat un corectiv: noi luăm prin proect, din cei 163.300 mp. ai Cișmigiului de azi, numai o fâșie, la margine, de 5306 metri patrați; în schimb am proectat mărirea Cișmigiului cu colțul din spre str. Știrbei-Vodă și b-dul Schitu Măgureanu cu 7142 mp.; în definitiv, în proectul nostru nu micșorăm Cișmigiul, ci din contra, mai prevedem să i se mărească suprafața totală cu 1836 metri patrați.

Desigur că e cel mai ușor lucru din lume de a critica soluția cu un bulevard care atinge Cișmigiul. Se pot spune fraze mari și de succes, mai ales față de persoane impresionabile și mai ales exagerând puțin pericolul în care s'ar găsi Cișmigiul.

Dar totuşi, aceasta e soluţia, aceasta pe care o propunem noi. E dureroasă, dar aceasta e.

E necesară o operaţie chirurgicală a întregului oraş; va fi atins puţin şi Cişmigiul — 5306 metri pătraţi din 163.300 mp. — dar fără sacrificii nu se poate obţine nimic, niciodată.

Numai că chestiunea trebue judecată obiectiv, fără idei preconcepute.

2. STRĂZILE DE ACCES LA LOCUINŢE ŞI STRĂZILE SECUNDARE DE CIRCULAŢIE

După cum am mai arătat, principiul de bază al sistematizării reţelei de străzi este de a proecta o reţea de artere de circulaţie şi a lăsa restul străzilor aşa cum sunt.

Pe toate aceste străzi se vor trasa în planurile de detaliu alinierea construcţiilor, separată de alinierea străzilor.

Se vor permite la periferie şi la suburbane străzi mai înguste de cât cere regulamntul actual. In loc de 12 şi 10 metri lărgime minimă, se va permite şi 8 şi chiar 6 metri în cartierele de locuinţe ieftine şi uvriere, însă clădirile vor fi retrase, pentru a avea cel puţin 12 metri spaţiu liber între faţade.

Fundăturile nu sunt interzise prin noul proect, din contră sunt considerate ca un mijloc practic de a obţine colţuri liniştite de oraş, însă vor trebui să aibă locuri de întoarcere de cel puţin 20 m. diametru pentru ca şi viitoarele camioane grele ale Primăriei, de colectare a gunoaelor să poată pătrunde.

Iar pentru a nu mai continua cu denumirea acea-

sta rău sunătoare, de «fundătură», îi vom spune «intrare» spre a mulţumi pe toată lumea.

Pe de altă parte, cu riscul de a nemulţumi pe toată lumea, propunem ca toate lucrările edilitare din nou ce se fac pe aceste străzi secundare şi de acces la locuinţe, precum şi exproprierile necesare pentru diferite îndreptări locale, toate acestea să fie suportate de proprietarii riverani după un anumit sistem de cotizare. Plata acestor lucrări, după executare, se va face în rate mici, repartizate pe mai mulţi ani şi urmărite prin percepţii. Din aceste încasări comuna îşi poate reînnoi fondul pentru lucrări edilitare.

Desigur că această măsură nu va fi populară, dar de unde să ia municipiul bani pentru a face cei 200 kilometri de străzi din periferie şi mai ales din suburbane, care nu au de loc lucrări edilitare?

De altfel, aproape toate aceste străzi, care nu au încă lucrări edilitare, fac parte din parcelări clandestine sau aprobate şi deci, chiar după legile în vigoare, parcelatorii sau posesorii loturilor sunt obligaţi să suporte costul lucrărilor edilitare. Prin urmare măsura ce propunem nu este nouă; inovaţia ar consta numai în faptul că s'ar aplica.

Reţeaua de artere de circulaţie după proectul întocmit de noi, va costa circa 3 miliarde. Suma repartizată pe 30 de ani nu este o sarcină prea mare pentru capitală şi pentru ţară.

Din păcate, proectul ce ni s'a cerut, soseşte târziu, adică după ce timp de 10 ani s'a desfăşurat cea mai formidabilă campanie de construcţie din viaţa Bucureştilor, după ce nenumărate imobile im-

portante s'au ridicat, pe multe terenuri ce ar fi necesare realizării arterelor de mare comunicație.

Cetățenii plătesc azi scump, greșelile trecutului.

X. MONUMENTE ȘI CLĂDIRI PUBLICE.

In afară de liniile generale ale unui *plan director*, proectul prezentat mai conține unele studii de detaliu, asupra unor puncte importante din oraș, ca:

1. *Palatul Regal cu împrejurimile.* Actualmente acest important edificiu nu este bine degajat și pus în valoare.

Prin plan s'a prevăzut înglobarea la palat a unor terenuri învecinate pentru ca să fie înconjurat de străzi de jur împrejur.

Crearea unei fațade spre Cișmigiu, cu o străpungere până în această grădină, i-ar da o importantă perspectivă care l'ar pune în valoare, înfrumusețând și această parte a orașului.

2. *Parlamentul.*

Actuala Cameră a Deputaților este rău așezată în Dealul Mitropoliei, pe care-l copleșește.

De altfel proectul primitiv transforma totul, dărâmând Mitropolia și anexele, ceeace este un sacrilegiu și o eresie artistică. Pe de altă parte, clădirea începută a Senatului este rău plasată într'o poziție prea joasă. Proectul prevede reuniunea celor două Camere într'o singură clădire așezată pe Dealul Arsenalului, cu superbe perspective din toate direcțiunile.

3. *Ministerele.*

Deși ar fi fost foarte nimerit a se crea un cartier al ministerelor, grupate în jurul unei mari espla-

nade, a trebuit totuşi să se renunţe la această soluţie din lipsă de spaţiu suficient în centrul oraşului.

Afară de grupul de ministere, proectat pe locul vechiului Minister de Interne, celelalte urmează să rămână tot risipite. Unul ar putea fi plasat în locul clădirei Soc. Funcţionarilor Publici, care nu este la înălţimea locului de onoare ce ocupă în piaţa Victoriei.

4. *Catedrala* este prevăzută a fi aşezată la poalele Dealului Mitropoliei în piaţa Naţiunei, creată pe amplasamentul halelor central cari trebuesc mutate.

5. *Primăria Municipiului* este prevăzută pe terenul din B-dul Brătianu într'o mare piaţă amenajată conform machetei anexate la proect.

6. *Academia Română* urmează a fi amplasată după un proect deja aprobat.

7. Pentru *Opera Română* se propune amplasamentul Senatului, prevăzut a fi mutat pe dealul Arsenalului.

8. *Se prevede o Sală de festivităţi şi adunări publice* pe latura nordică a pieţei Naţiunei.

9. Amplasamentul ales anii trecuţi pentru *Cetatea Universitară* prezintă multe defecte privitoare la natura solului, prea slabă, care necesită fundaţiuni foarte costisitoare, precum şi la reţeaua de circulaţiune pe care o tae în chip supărător atât pentru trafic cât şi pentru liniştea Cetăţii.

Prin proect, se propune complectarea actualului nucleu cu clădirile câtorva anexe ale Facultăţii de Medicină precum şi alte facultăţi, şi creiara altui centru pentru celelalte mari şcoli superioare (fie pe dealul Văcăreşti, fie între Dămăroaia şi lacul

Băneasa (moşia Stoicescu). Școala de Agricultură ar rămâne pe loc.

10. *Centre regionale şi Primării de Sector.* Crearea a astfel de centre este imperioasă, pentru a se decongestiona centrul adevărat al oraşului şi pentru a scurta drumurile cetăţenilor către autorităţi.

Aceste centre presupun *gruparea* mai multor autorităţi regionale în jurul unei pieţe publice, pentru fiecare Sector.

Pentru Sect. I — pe Şos. Ștefan cel Mare între Calea Dorobanţi şi Floreasca.

Pentru Sect. II — la încrucişarea Calea Dudeşti cu Strada Nerva Traian.

Pentru Sect. III — la capătul B-dului Maria (încrucişarea cu Şos. Doamnei).

Pentru Sect. IV — amplasamentul actual.

11. Proectul adoptă ideea de a aşeza pe dealul Piscului monumentul Trophae-ul lui Traian, reconstituit, şi care ar constitui un foarte interesant punct de perspectivă şi un loc interesant de vizitat pentru străini; dacă însă dorinţa regelui Carol I a fost de a i se ridica un monument pe dealul Piscului, dorinţa îi va fi respectată.

XI. CIMITIRELE.

Actualele cimitire sunt insuficiente. Dacă nu se răspândeşte obiceiul *cremaţiunei*, statisticele arată că pentru o perioadă de 40 ani ne trebuesc circa 180 ha. de noi cimitire. Proectul prevede înfiinţarea a trei mari necropole situate la oarecare depărtare de oraş şi accesibil cu automobile. Una spre comuna Militari, a doua dincolo de comuna Colentina, a treia dincolo de satul Progresul.

XII. APROVIZIONAREA ORAŞULUI.

Gări de mărfuri. Proectul prevede desfiinţarea gării din dalul Spirei care constitue un obstacol la circulaţiune, şi crearea a trei gări periferice pe circuitul inelar de căi ferate de centură.

Aprovizionarea cu hrană trebue să se adapteze mecanismului acestei operaţiuni care necesită o serie de operaţiuni distincte:

1. Cumpărarea de către angrosişti dela producători; 2. Aprovizionarea detailiştilor; 3. Cumpărarea de către consumator.

Pentru prima şi a doua operaţie sunt necesare hale de en-gros (centrale), pe cât posibil unice într'un oraş, pentrucă acolo se constitue şi bursa alimentelor.

Pentru *carne* aceste hale centrale sunt la abator unde urmează a fi sporite. Pentru *vegetale* şi alte alimente, trebuesc mutate actualele hale din locul unde sunt prea centrale, şi împiedicând circulaţia, spre periferie, într'un amplasament uşor accesibil atât pentru producători cât şi pentru detailişti. Proectul prevede aşezarea acestor hale în câmpul Sebastian (între Str. Sebastian, viitoare arteră inelară la şos. Tudor Vladimirescu). Acest amplasament este cel mai favorabil pentrucă: a) se află în direcţia S. V. de unde soseşte marea majoritate a aprovizionării; b) este bine deservit atât de artere radiale cât şi inelare; c) este deservit de o cale ferată prin care vin mărfurile din regiuni mai depărtate, sau se reexpediază mărfuri în alte oraşe sau staţiuni balneare, climaterice, etc.

Pentru comerţul de detaliu, se prevăd magazine izolate în regiunea centrală a oraşului, unde popu-

lația este densă, și hale de cartier în regiunile periferice unde populațiunea este rară. In acest sens, proectul prevede desființarea treptată a halelor Dr. Botescu, Amza și Traian, și crearea unor hale noi de cartier, în regiunile periferice, în puncte bine alese spre a complecta *sistemul întreg* de hale de cartier.

Târguri. Proectul prevede păstrarea și amplificarea Târgului Moșilor organizat ca târg-expoziție, și conservarea unei mici porțiuni pentru actualul târg bi-săptămânal pentru mărfuri voluminoase.

XIII. ESTETICA BUCUREȘTIULUI.

Intrebarea care se pune din punct de vedere al esteticei este:

Are Capitala țărei o personalitate, o individualitate de sine stătătoare care trebue desvoltată?

Dela prima vedere — am fi înclinați să credem că Bucureștiul e un oraș grădină — prin marele număr de arbori și grădini particulare. Această caracteristică însă, este pe cale de dispariție din cauza diverselor parcelări, așa că nu poate fi ținută în seamă pentru viitor. Din punct de vedere urbanistic — Bucureștiul e caracterizat printr'o țesătură de mii de străzi și stradele — cari dau o impresie de haos — precum și câteva artere ce vin dela periferie spre centru.

Intre acestea, avem și Calea Victoriei — a cărei porțiune dela Palatul Regal și până la Poștă — constitue singurul element urbanistic original al orașului. Planul nostru de sistematizare, având un sistem de artere apropiat de tipul radio-concentric — per-

mite ca Bucureştiul să aibă în viitor atât artere drepte cât şi curbe — al căror scop primordial este că asigure circulaţiunea. Factorii naturali deşi puţin numeroşi la Bucureşti — totuşi, atâţia cât sunt, s'a căutat să fie puşi în valoare. Astfel avem reţeaua de lacuri din Nordul Capitalei, colinele din jurul Dâmboviţei — cari deşi modeste dar degajate, vor constitui totuşi elemente de frumos pentru Bucureşti.

Pieţele publice vor constitui şi ele unul din elementele de înfrumuseţare ale oraşului. Din păcate, azi nu avem decât 2—3 pieţe publice — cari ar putea avea această denumire. Restul — nu sunt decât simple încrucişări. Prin proectul de faţă s'a căutat să se dea mai multă atenţiune acestui element de înfrumuseţare, având în vedere mai ales creiara de noi pieţe arhitecturale precum şi sistematizarea celor existente.

O stradă estetică, este aceea care poate oferi o perspectivă închisă cu o clădire frumoasă sau un monument public. Pentru realizarea ei, s'a căutat să se păstreze terenurile necesare — mai ales cele cari închid perspectiva pentru clădiri publice; indicându-se totodată şi terenurile particulare cărora li se vor impune servituţi de estetică.

In ceeace priveşte profilele străzilor proectate s'a căutat ca ele să satisfacă nevoile circulaţiei, dându-li-se o varietate mai mare prin introducerea de bande de gazon, refugii şi arbori — cari vor face să dispară monotonia de azi.

Relativ la ancadramentul străzilor — va trebui să se dea în viitor o deosebită atenţie studiului faţadelor prin acordare de premii, servituţii de estetică impuse printr'un regulament de construcţiuni şi ali-

nieri — caşi prin obligaţia serviciilor de Arhitectură ale municipiului, cari vor trebui să urmărească realizarea plastică a cadrului arhitectural al fiecărei pieţe şi a fiecărei străzi. Primăria va putea impune în anumite cazuri proprietarilor ansambluri de arhitectură — ajutat fiind la împlinirea acestui scop, de o «Comisie pentru aplicarea planului de Sistematizare».

La fel nu s'a neglijat a se rezerva în noul plan de sistematizare — terenurile necesare şi adecuate pentru monumentele publice — cari vor contribui şi ele la înfrumuseţarea oraşului.

Relativ la plantaţiuni, ştim fiecare ce element de estetică de higienă şi sănătate publică reprezintă ele pentru amenajarea şi înfrumuseţarea unui oraş.

Parcuri şi grădini publice numeroase, artere şi bulevarde plantate — peluze de iarbă, flori — grupe de arbori sau chiar arbori solitari, îşi vor da contribuţia lor pentru înfrumuşeţarea oraşului.

La fel — iluminatul public, firmele şi reclamele luminoase — chioşcuri de ziare, staţiunile de tamvaie, cutiile de scrisori vor trebui şi ele să fie armonios studiate.

Trebue să se ştie că estetica este o necesitate şi un drept ca oricare altul pentru popor. Primul oraş al ţărei, trebue să fie la înălţimea simţimântului artistic al naţiei întregi şi orice sacrificiu material nu este nici odată prea mare.

XIV. STUDII DE DETALIU.

Odată cu întocmirea planului de sistematizare — Comitetul de Lucru, a fost însărcinat şi cu studierea

de urgenţă a alinierei Căei Victoriei — dela Calea Griviţei şi până la Dâmbovita — soluţia adoptată fiind cea propusă de el. La fel s'au mai studiat detailat Piaţa Universităţii — Piaţa Primăriei — şi piaţa Victoriei — pentru care s'a întocmit şi câte o machetă, Piaţa Victoriei, Piaţa Academiei Române, Piaţa Gărei de Nord precum şi Parcul Naţional din Nordul oraşului, împreună cu parcul pentru jocuri de copii dela Şos. Kiseleff. In afară de aceste studii mai ample, Comitetul a mai fost chemat să dea soluţiuni imediate pentru diverse înfăptuiri de detaliu ca: squaruri, răspântii, pasajul dela Mogoşoaia, etc.

XV. MONUMENTE ISTORICE.

Bucureştii — aşa cum sunt aşezaţi, au fost întotdeauna o aşezare frământată de vremuri şi oameni — încât, azi aproape nu se mai găseşte nimic — care să-l evoace. Aşezare vremelnică, devenită capitală a ţării din consideraţiuni politice — fără a fi nici odată o cetate — Bucureştii nu ne-au păstrat din vechime decât o seamă de mânăstiri şi biserici care-l străjuiau. Printre acestea cităm Mânăstirea Văcăreşti, tezaur de arhitectură românească, dar care azi stă închis — pentru marele public şi vizitatori. Va trebui în viitor să fie amenajată în mijlocul unui parc şi să slujească altui scop decât acela de puşcărie.

Casa şi grădina Ghiculeştilor dela Colentina-Tei-Biserica Fundenii Doamnei, Mânăstirea Plumbuita, Parcul şi Casa din Leordeni, diverse alte biserici, case vechi şi parcuri particulare — ne dau atât cât

se mai poate — caracterul Bucureştilor şi de aceea ele vor trebui să fie păstrate şi amenajate ca locuri de recreaţie şi ansambluri decorative pentru noul oraş.

XVI. LEGISLAŢIE.

Aplicarea noului plan de sistematizare, va trebui să se facă printr'o lege fie aplicabilă tuturor oraşelor din ţară fie numai pentru Bucureşti — care va trebui să fie un instrument de conciliere între interesul particular şi interesul general.

Printre prescripţiunile de ordin general — legea va trebui să dea comunei următoarele drepturi şi anume:

1. Dreptul comunei de a reglementa exerciţiul dreptului de proprietate la construcţiuni şi a impune servituţi în interesul higienei, siguranţei, apărărei naţionale şi esteticei. Aceste servituţi să nu dea dreptul la despăgubiri decât dacă depăşesc o anumită limită ce se va fixa.

2. Dreptul comunei de a expropria pentru cauză de utilitate publică proprietăţi cu suprafaţă improprie pentru construcţii regulamentare, zone pentru a reparcela şi vinde pentru a beneficia de plus valută, zone de case insalubre sau numai imobile insalubre, precum şi orice teren pentru înfiinţarea de cartiere noi de locuinţe sau de industrie.

3. Dreptul comunei de a face comasări urbane.

4. Dreptul comunei de a beneficia de plus valută.

5. Dreptul comunei de a interzice construcţiuni pe terenurile destinate deschiderilor de străzi sau

înființărilor de parcuri, fără a fi silită să le exproprieze timp de 15 ani.

și 6. Dreptul comunei de a plăti exproprierile în bonuri.

Prescripțiuni speciale pentru București.

Printre acestea vom avea în fară de contribuția în bani care va fi dată de către stat și obligația ca proprietățile statului și a instituțiunilor de stat să fie date destinațiunei prevăzute în plan, fără nici o despăgubire dela comună. In schimb comuna se obligă să renunțe la plata terenurilor și proprietăților sale care prin noul plan sânt destinate a se încorpora la instituții de stat. Aceasta—pentrucă—*amenajarea Capitalei* este o problemă de Stat, iar nu una pur locală — comunală.

Incheiem acest rezumat al memoriului justificat al proectului întocmit, cu constatarea că Bucureștii, așa cum se găsesc, cu părțile lui frumoase și urîte, cu belșugul și sărăcia lui, cu automobile luxoase împodobite cu orchidee scumpe, și care se ciocnesc cu căruțe cu boi în Calea Victoriei, cu lipsurile și cu scăderile lui de tot felul, este un produs al civilizației și culturei noastre așa cum le le avem.

Noi și înaintașii noștri l-am făcut, în împrejurările istorice prin care am trecut, după mijloacele noastre, după organizarea noastră, după technica noastră, după gustul și priceperea noastră.

Un bun plan de sistematizare stă la bază oricărei străduinţe de îmbunătăţire şi amenajare a oraşului, dar planul este numai o bucată de hârtie.

Executarea este totul.

Realizarea planului depinde de gradul de cultură şi civilizaţie a populaţiei şi de progresul general al locuitorilor în toate domeniile şi în toate direcţiile.

CUPRINSUL

MUNICIPIUL BUCURESTI

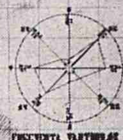
PLAN DIRECTOR DE SISTEMATIZARE

PLANSA № 20

SCHEMA ARTERELOR DE CIRCULATIE

PANA LA RAZA FORTURILOR

SCARA 1:15000



FRECVENTA VANTURILOR

LEGENDA

ARTERE EXISTENTE
" PROECTATE
" LARGITE

Planşa No. 1

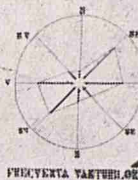
MUNICIPIUL BUCUREŞTI

PLAN DIRECTOR DE SISTEMATIZARE

PLANŞA № 21

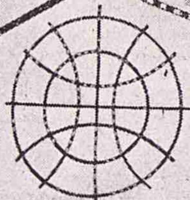
SCHEMA ARTERELOR DE CIRCULATIE

SCARA 1:5000



FRECVENTA VANTURILOR

Dudesti
Cioplea



LEGENDA

ARTERE EXISTENTE
" PROECTATE
" LARGITE

Plansa No. 2


„BUCOVINA"
INSTITUT DE ARTE GRAFICE
BUCUREŞTI